

Gemeente Castricum

Pilot Dorpsstraat Autoluw

Een pilot van vrijdag 17 september tot en met vrijdag 15 oktober 2021



Inhoudsopgave

1 Pilot Dorpsstraat Autoluw	2
1.1 Een samenhangend pakket aan maatregelen	2
1.2 Het doel	2
1.3 Leeswijzer	3
2 Variant 3 ‘Horecaplein autoluw’	4
2.1 De keuze voor de voorkeursvariant	4
2.2 Wat houdt de voorkeursvariant in.....	4
3 De effecten van de pilot	6
3.1 De aanpak van de evaluatie	6
3.2 Leefbaarheid en economie	6
3.3 Verkeer	9
3.4 Algemene beleving van de pilot	18
4 Leerpunten	21
5 Consultatie	23
5.1 Leefbaarheid en economie	23
5.2 Verkeer	23
5.3 Algemeen	24
6 Conclusies	25
6.1 Thema Leefbaarheid en Economie	25
6.2 Thema Verkeer	25
6.3 Slotoverweging	26
7 Bijlagen	28
Bijlage 1. Variant 3 – voor- en nadelen	28
Bijlage 2. Interviews en enquête.....	28
Bijlage 3. Passantentellingen.....	28
Bijlage 4. Analyse verkeerskundige gegevens.....	28
Bijlage 5. Inwoners en ondernemers over verkeersveiligheid.....	28
Bijlage 6. Camera-onderzoek overweg Beverwijkerstraatweg.....	28
Bijlage 7. Overzicht van communicatiemiddelen.	28
Bijlage 8. Consultatieronde	28

1 Pilot Dorpsstraat Autoluw

Van 17 september tot en met 15 oktober is de Pilot Dorpsstraat Autoluw uitgevoerd. In dit hoofdstuk leest u meer over de totstandkoming en het doel.

1.1 Een samenhangend pakket aan maatregelen

De gemeente Castricum heeft de mogelijkheden voor een autoluwe Dorpsstraat in een pilot verkend om de aantrekkelijkheid van en leefbaarheid in het centrum te vergroten. In samenwerking met het adviesbureau Goudappel Coffeng zijn vier varianten opgesteld en besproken met inwoners. Uit deze gesprekken is gebleken dat de Dorpsstraat een belangrijke verkeersader is voor inwoners van Castricum en het doorgaand verkeer. Daarnaast zijn aan de Dorpsstraat diverse horeca- en winkelgelegenheden gevestigd. Vanwege toenemende leegstand in het gebied én verkeersonveilige situaties voor fietsers, gecreëerd door de vele auto's op de Dorpsstraat, heeft de raad een opdracht aan het college gegeven (Raadsprogramma 2018-2022) om de route langs het horecaplein in de Dorpsstraat te ontmoedigen voor automobilisten, om zo een veiligere en prettigere omgeving voor wandelaars, fietsers en bezoekers te creëren. Deze opdracht sluit aan het programma "Versterking winkel- en verblijfsgebieden in Castricum" en bij het burgerinitiatief "Prettig fietsen en wandelen in de Dorpsstraat".

Parallel aan de Pilot van een autoluwe Dorpsstraat zijn de beoogde maatregelen om de overweg Beverwijkerstraatweg veiliger te maken verkend. Het knelpunt Overweg Beverwijkstraatweg kent een lange voorgeschiedenis. Zo wordt er al tientallen jaren gesproken over mogelijke oplossingen voor het knelpunt. De spoorwegovergang is op dit moment verkeersonveilig. Dit heeft onder andere te maken met de kruisende bewegingen van treinen, auto's, fietsers en wandelaars en de complexiteit om de verkeersstromen op deze specifieke locatie in goede banen te leiden. Over enkele jaren (verwachting 2030-2035) rijden er meer treinen tussen Amsterdam-Alkmaar en Heerhugowaard, als onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Dit geeft nog meer drukte op het spoor en de spoorwegovergang in Castricum waardoor de verkeersonveiligheid zal toenemen.

De meest optimale oplossing is lastig te vinden. Er wordt gewerkt aan een structurele oplossing voor de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg en de andere verkeersstromen in Castricum en omgeving (opgenomen in het Raadsprogramma 2018-2022), maar dit vergt tijd. Desalniettemin zijn er al stappen gezet in de vorm van een Variantenstudie Overweg Beverwijkstraatweg (2021). In deze Variantenstudie hebben de gemeente Castricum en ProRail maatregelen onderzocht en uitgewerkt om op korte termijn (vóór invoering van PHS) de verkeersveiligheid rondom de overweg te verbeteren. Uit de Variantenstudie blijkt dat het treffen van maatregelen bij de overweg in combinatie met het weren van doorgaand verkeer door de Dorpsstraat de veiligheid op de korte termijn aanzienlijk kan verbeteren.

De uitkomsten uit de raadsopdracht om een leefbaarder en aantrekkelijker centrum te creëren en de Variantenstudie Overweg Beverwijkstraatweg, hebben geleid tot een samenhangend pakket aan maatregelen. Deze maatregelen zijn vier weken lang getest in de praktijk: de Pilot Dorpsstraat Autoluw (hierna: pilot).

1.2 Het doel

Het doel van de pilot is om in de praktijk te testen of twee ambities uit het raadsprogramma kunnen worden verwezenlijkt:

1. Versterking van het winkel- en verblijfsgebied door middel van een Dorpsstraat met minder (auto)verkeer.

2. Vergroten van de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers door middel van het weren van doorgaand verkeer in de Dorpsstraat. Hierdoor kan de drukte en daarmee ook gevaarlijke verkeerssituaties op en nabij de spoorkruising op de Beverwijkerstraatweg verminderd worden.

Met deze pilot moet blijken of de aantrekkelijkheid en verkeersveiligheid van de Dorpsstraat in Castricum verbetert en tegelijk de spoorkruising Beverwijkerstraatweg wordt ontlast en veiliger wordt.

Aan de hand van verschillende criteria en methoden, zowel kwantitatief als kwalitatief, is in de praktijk getest of geadviseerde en geformuleerde maatregelen daadwerkelijk tot verwezenlijking van de gestelde ambitie leidt. Hierbij gelden drie uitgangspunten:

- I. De pilot is een proef om oplossingen (maatregelen) te onderzoeken in de praktijk, vóórdat definitieve en structurele investeringen worden gedaan.
- II. Het borgen van de veiligheid tijdens de pilot staat te allen tijde voorop.
- III. De maatregelen die – na een uitgebreide evaluatie – succesvol blijken, kunnen (na goedkeuring door de raad) geëffectueerd worden.

Er is voorafgaand, tijdens en na afloop van de pilot veelvuldig afgestemd met inwoners, ondernemers en belanghebbenden. Gedurende het hele traject is gecommuniceerd via de pers, sociale media, de website (<https://www.castricum.nl/plannen-en-projecten/dorpsstraat-autoluw>) en de mailbox (pilotdorpsstraat@debuch.nl). Ook zijn er vooraankondigingsborden nabij de overweg en posters in de Dorpsstraat geplaatst. Zie voor het volledige overzicht bijlage 7.

1.3 Leeswijzer

In het voorliggende document is een evaluatie van de pilot te lezen. In dit eerste hoofdstuk is de voorgeschiedenis en het doel van de pilot toegelicht. In het tweede hoofdstuk wordt de voorkeursvariant omschreven. De effecten van de pilot worden in het derde hoofdstuk uiteengezet. In het vierde hoofdstuk zijn leerpunten te lezen en in het vijfde hoofdstuk is de consultatieronde die na afloop van de pilot is verricht toegelicht. De conclusies van de evaluatie van de pilot worden in het laatste hoofdstuk toegelicht.



Afbeelding 1. Een foto van het horecaplein in de Dorpsstraat.

2 Variant 3 ‘Horecaplein autoluw’

Van de vier mogelijke maatregelenpakketten (varianten) heeft het College van Burgemeester en Wethouders (B&W) in juni 2021 besloten tot de derde variant. In dit hoofdstuk leest u meer over deze variant.

2.1 De keuze voor de voorkeursvariant

Vanaf begin 2020 zijn er verkeerskundige verkenningen en analyses uitgevoerd om te bepalen hoe een autoluwe Dorpsstraat het best kan worden ingericht, om een aantrekkelijker en leefbaarder centrum te creëren. Hier zijn vier varianten uit gedestilleerd. Het grootste verschil tussen deze varianten werd bepaald door de locatie van de “knip” in de Dorpsstraat. Met andere woorden, welk gedeelte van de Dorpsstraat autoluw zou worden gemaakt.

Van begin af aan is gesproken met inwoners, ondernemers en belanghebbenden over de varianten voor de pilot. Dit is gedaan in de vorm van één-op-één gesprekken, maar ook aan de hand van georganiseerde sessies (in juni 2020, januari, juni en juli 2021). Tijdens deze sessies kwamen de verschillende belangen, zorgen en wensen naar voren. Waar enkele inwoners het idee van een autoluwe Dorpsstraat onaantrekkelijk vonden vanwege de omleidingsroutes naar het werk, waren anderen juist enthousiast vanwege de veiligere fietsroute naar school. En waar enkele ondernemers een autoluwe Dorpsstraat als een mooie kans voor een levendiger centrum zagen, gaven anderen aan dat het een belemmering voor de bereikbaarheid van hun onderneming zou vormen.

Over het algemeen kan worden gesteld dat de eerste variant, waarbij een groot gedeelte van de Dorpsstraat autoluw zou worden gemaakt, de voorkeursvariant was van inwoners. Variant drie, waarbij alleen het horecaplein zou worden afgesloten voor autoverkeer, had de voorkeur onder ondernemers. Ook voor deze variant was draagvlak onder inwoners. In juli 2021 heeft het College van B&W daarom besloten tot de derde variant.

2.2 Wat houdt de voorkeursvariant in

Zoals eerder aangegeven is in de derde variant de Dorpsstraat afgesloten voor verkeer tussen de Verlegde Overtoom en de Burgemeester Mooijstraat. Zo ontstaat een autovrij horecaplein. De automobilist kan alleen vanuit het noordelijke deel van de Dorpsstraat de Burgemeester Mooijstraat inrijden. De parkeergarage onder het Bakkerspleintje is tevens bereikbaar vanuit het noordelijke deel van de Dorpsstraat óf vanuit de Torenstraat. Om sluipverkeer te weren zijn er afsluitingen in de Schoolstraat en op de Breedeweg. Ook is om deze reden éénrichtingsverkeer ingesteld in de Pernéstraat en de Zaalburgstraat. Het horecaplein blijft bereikbaar voor bevoorradingsverkeer.

Op 17 september is de derde variant, zoals in figuur 1 is weergegeven, tot uitvoering gebracht. Na verschillende klachten van inwoners uit de Verzetsheldenbuurt over te veel en te hard rijdend verkeer, heeft de raad op 23 september besloten de maatregel op het kruispunt Breedeweg – Meester Ludwigstraat te verwijderen. Dit heeft geresulteerd in de variant zoals in figuur 2 is weergegeven. Daarnaast heeft de raad gekozen de pilot in te korten met drie weken: in plaats van 5 november werd de einddatum 15 oktober. Meer informatie over de voorkeursvariant is te vinden in bijlage 1.



Figuur 1. Initiële derde variant.



Figuur 2. Aangepaste derde variant

3 De effecten van de pilot

De pilot heeft veranderingen met zich meegebracht voor de leefbaarheid en economie en het verkeer in Castricum. De effecten van de pilot zijn aan de hand van feiten, cijfers en reacties van inwoners en ondernemers in kaart gebracht. In dit hoofdstuk zijn de resultaten uiteengezet.

3.1 De aanpak van de evaluatie

Voor de evaluatie van de pilot zijn zes (vooraf opgestelde) criteria onderzocht. Deze criteria zijn onderzocht aan de hand van verschillende methoden, zoals in onderstaande tabel is weergegeven.

THEMA	CRITERIUM	METHODE ¹
LEEFBAARHEID EN ECONOMIE	Beleving van het dorpshart	Interviews, monitoringsgroepen, enquête, mails en sociale media
	Draagvlak ondernemers	Interviews, monitoringsgroepen, enquête, mails en sociale media
	Passantenaantallen	Passantentellingen
VERKEER	Verkeersaantallen en – veiligheid in Castricum	Telpunten
	Beleving verkeersveiligheid in Castricum	Interviews, monitoringsgroepen, enquête, mails en sociale media
	Verkeersveiligheid overweg	Camera's, telpunten, enquête

Tabel 1. een overzicht van de onderzoekcriteria en -methoden.

3.2 Leefbaarheid en economie

Een doel van de pilot is om de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het winkel- en verblijfsgebied in Castricum te versterken. Om te onderzoeken of dit doel is behaald, zijn interviews uitgevoerd en passanten in het gebied geteld.

3.2.1 Beleving van het dorpshart en draagvlak ondernemers

Halverwege oktober 2021 zijn er 50 interviews onder passanten van de Dorpsstraat/horecaplein gehouden. Het gaat dan specifiek om de volgende groepen.

1. Bezoekers pilotgebied
2. Inwoners Dorpsstraat/ Burg. Mooijstraat
3. Inwoners omliggende pilotgebied (Henri Schuytstraat, Verlegde Overtoom, Geelvinckstraat)
4. Ondernemers (in- en buiten het pilot-gebied)

De interviews zijn verspreid, over drie dagen, op verschillende momenten van de dag, gehouden. De interviews gingen vooral in op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het centrum en hadden tot doel om achterliggende verwachtingen, behoeften, eisen, meningen en drijfveren van de groepen te achterhalen.

Het volgende type vragen zijn aan hen voorgelegd.

- Hoe ervaart u de pilot?
- Wat ervaart u als voordeel/nadeel van het afsluiten van het gebied?
- Draagt de afsluiting bij aan een versterking van het centrumgebied?
- Voelt u zich door de afsluiting veiliger op de Dorpsstraat?
- Moet de afsluiting permanent worden? Indien ja, mag wat u betreft de afsluiting uitgebreid worden, dus hoger (noordelijk en zuidelijk) afsluiten?

Veel bezoekers van het pilotgebied gaven aan dat het als fietser prettiger en veiliger was om tijdens de pilot door de Dorpsstraat te fietsen. Daarnaast gaven bezoekers aan dat veel vrachtverkeer /

¹ Belangrijk om hierbij te benoemen is dat alle methoden zijn uitgevoerd binnen bestaande wetten en regels over bescherming van privacy.

busjes verkeerd geparkeerd waren waardoor de rijbaan geblokkeerd werd. Dit leverde onveilige situaties op. Hierbij moet wel worden vermeld dat foutparkeren een bestaand probleem is en geen gevolg van de pilot is.

Er werd in de interviews frequent aangegeven dat auto-onvriendelijke maatregelen een oplossing kunnen zijn om de veiligheid voor fietsers en voetgangers te verhogen. Hierbij kan men denken aan het aanleggen van verkeersdrempels en/of bloembakken, een doorlopende snelheidscontrole of het instellen van eenrichtingsverkeer. Er werd door zowel ondernemers als bewoners aangegeven dat handhaving niet of te weinig werd gedaan. Er werden en worden geen snelheidscontroles en parkeercontroles uitgevoerd (mensen blijven te lang op parkeerplaatsen staan) en laadpalen voor elektrische auto's zijn te lang bezet. Hierbij moet tevens worden vermeld dat deze verschijnselen los van de pilot staan.

Enkele ondernemers in de food sector hadden hun omzet zien dalen met 20-30%. Mogelijk dat bezoekers die normaliter als automobilist de Dorpsstraat passeren tijdens de pilot elders hun aankopen deden. Door enkele ondernemers en bezoekers werd de suggestie gegeven of het niet mogelijk was om gedurende de zomermaanden de Dorpsstraat of Burg. Mooijstraat te sluiten zodat er meer ruimte ontstaat om beleving te creëren (horeca, muziek, events etc.).

Met betrekking tot de veiligheid en doorstroming bij het spoor waren de meeste reacties dat er een spoortunnel of een randweg zou moeten komen die ervoor zorgt dat de drukte wordt omgeleid. Meerdere geïnterviewden gaven ook aan dat een integrale oplossing gewenst is over het gehele centrum- en spoorgebied.

CONCLUSIE

Op basis van de interviews kan worden gesteld dat de pilot heeft bijgedragen aan een veiliger gevoel, bij voornamelijk de fietsers. Desalniettemin was er sprake van andere verkeersonveilige en belemmerende situaties (zoals het snel rijdende verkeer) wat dat gevoel heeft afgezwakt.

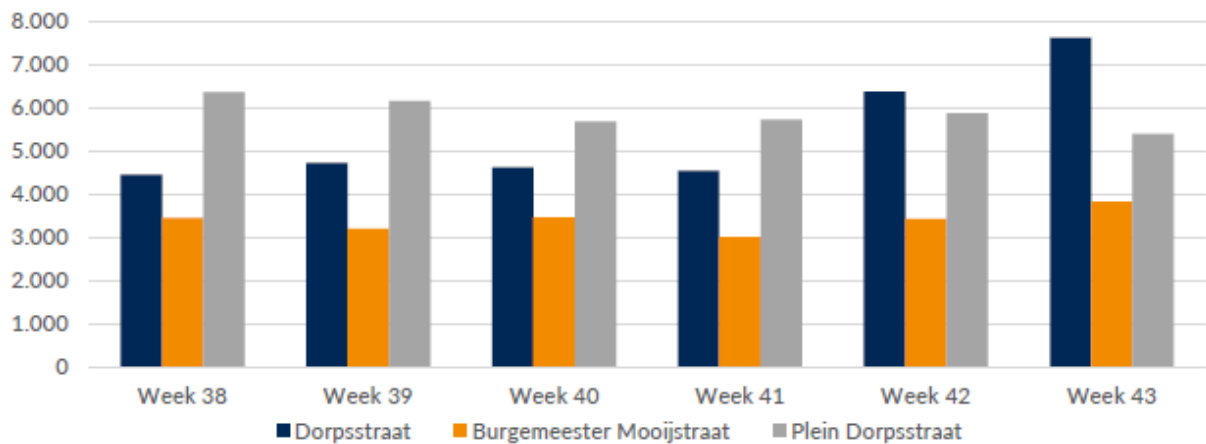
3.2.2 Passantenaantallen

Tien weken lang zijn er passanten geteld in het dorpshart van Castricum. Een toe- of afname van passanten voor, tijdens en na de pilot kan iets zeggen over de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van het centrum.

De passanten zijn geteld met behulp van een versleutelde herkenning via mobiele telefoons. Op drie verschillende plekken is meetapparatuur geplaatst:

- Sport 2000, Burg Mooijstraat 16
- Hair Square, Dorpsstraat 41
- Verkeersbord bij Dorpsstraat 37

Uit de gegevens komt het aantal passanten en de gemiddelde verblijfsduur naar voren. De gegevens zijn afgezet tegen regionale en landelijke ontwikkelingen (feestdag, slecht weer etc.). Uit de resultaten blijkt dat het aantal passanten vóór de pilot ongeveer gelijk is aan het aantal passanten tijdens de pilot. De start van de pilot zorgde dus niet voor een grote verandering in passanten. Wel was er een verandering te zien in vergelijking met de situatie ná de pilot. Het horecaplein was tijdens de pilot drukker dan na de pilot. Het afsluiten van het horecaplein had daarmee een positief effect op het aantal passanten. Dit geldt echter niet voor de Dorpsstraat. Daar was het aantal passanten ná de pilot juist hoger dan tijdens de pilot. Ook ten opzichte van het landelijk beeld nemen de passanten in de Dorpsstraat sterk toe ná de pilot. De toegenomen drukte na de pilot kan daarmee niet worden toegeschreven aan landelijke trends zoals vakanties. De Burg. Mooijstraat laat geen opvallende veranderingen zien. Zie onderstaande figuren voor meer informatie over de cijfers.



Figuur 3. Een overzicht van het aantal passanten in vergelijking met de vorige week.



Figuur 4. Een overzicht van het verschil in passanten tijdens de pilot in vergelijking met na de pilot.

CONCLUSIE

Het autoluwe horecaplein heeft tijdens de pilot een gering positief effect op het aantal passanten gehad op het horecaplein zelf (in vergelijking met de situatie erna). De Dorpsstraat als geheel en de Burg. Mooijstraat kenden daarentegen een lager, respectievelijk gelijkblijvend aantal passanten tijdens de pilot, in vergelijking met de situatie na de pilot. Als conclusie kunnen we vaststellen dat het totaal aantal passanten tijdens het autoluw zijn van de Dorpsstraat niet beduidend meer is dan in de periode voor en na de pilot. De pilot heeft niet bijgedragen aan de versterking van het winkel- en verblijfsgebied in Castricum.

3.2.3 Cultureel programma

Tijdens en na afloop van de pilot zijn er verschillende evenementen georganiseerd in het centrum van Castricum. Het instellen van een autoluwe Dorpsstraat bood namelijk meer mogelijkheden voor activiteiten die bijdragen aan de sfeer en het plezier van een verblijf in het centrum en waren bedoeld voor alle bezoekers van het centrum. Het beoogde effect was om meer reuring en gezelligheid te creëren en daarmee meer aantrekkingskracht te maken voor het centrum.

De volgende evenementen zijn uitgevoerd:

- Gedurende de periode van de pilot – Marina Pronk: Sterrenroute
- 24 en 25 september – Steltlopers
- 1 oktober – Boat, een straattheater act
- 2 oktober – Kleine installatie schilderijen en beelden van o.a. twee kunstenaars uit Bakkum

Reactie van een marktbezoeker
"Leuk...eindelijk gebeurt er eens iets!"

- 3 oktober – Cor Spil (snel)portret tekenen.
- 10 oktober – Edouard, chansons en andere songs (zang en akoestische gitaar)
- 17 oktober – Blazers kwintet van Emergo
- 25 oktober – Duynvolck muzikale Ierse tradities (Tijdens de Bokken(Bokbier)tocht
- 29, 30, 31 oktober – Mini expo Tuin van Kapitein Rommel
- 31 oktober – Edouard, chansons en andere songs (zang en akoestische gitaar)

Uit de evaluatie blijkt dat het beoogde effect van de culturele evenementen gedeeltelijk is behaald. Doordat de pilot in het begin van de herfst is gehouden zat het weer niet altijd mee. Daardoor is een aantal activiteiten spreekwoordelijk ‘in het water gevallen’. Maar bijvoorbeeld de steltlopers die optraden op een zonnige, warme marktdag, waren een succes.

In het algemeen kan gezegd worden dat de muzikale acts goed tot redelijk goed werden bezocht en meer bezoekers dan gewoonlijk trokken. Ook is gebleken dat er bij de inwoners en ondernemers uit Castricum veel potentie zit voor culturele uitingen.

CONCLUSIE

Het autoluwe horecaplein heeft kansen geboden voor een reeks aan culturele evenementen. De muzikale acts en de evenementen die zijn georganiseerd op zonnige dagen zijn het best bezocht.



Afbeelding 2. Entertainment op het horecaplein tijdens de pilot.

3.3 Verkeer

Een tweede doel van de pilot is om in de praktijk te testen of de verkeersveiligheid op en rondom de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg en in de Dorpsstraat is verbeterd. Het verbeteren van de verkeersveiligheid op deze plekken moet niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid in de omliggende delen van Castricum. Om te onderzoeken of dit doel is behaald, zijn er verkeersmetingen en camera observaties uitgevoerd.

3.3.1 Verkeersaantallen en gebruik hoofdwegennet

Op 60 locaties in Castricum is met telpunten het effect van de maatregelen op de verkeersaantallen gemeten. Deze telpunten waren deels al aanwezig en deels nieuw geplaatst (zie figuur 5). Ook is er een verschil in telpunten die de verkeersintensiteiten in éénrichting of in twee richtingen meet. Vooraf (nulmeting), tijdens en na afloop van de pilot is gemeten. Zo was het oorspronkelijk echter

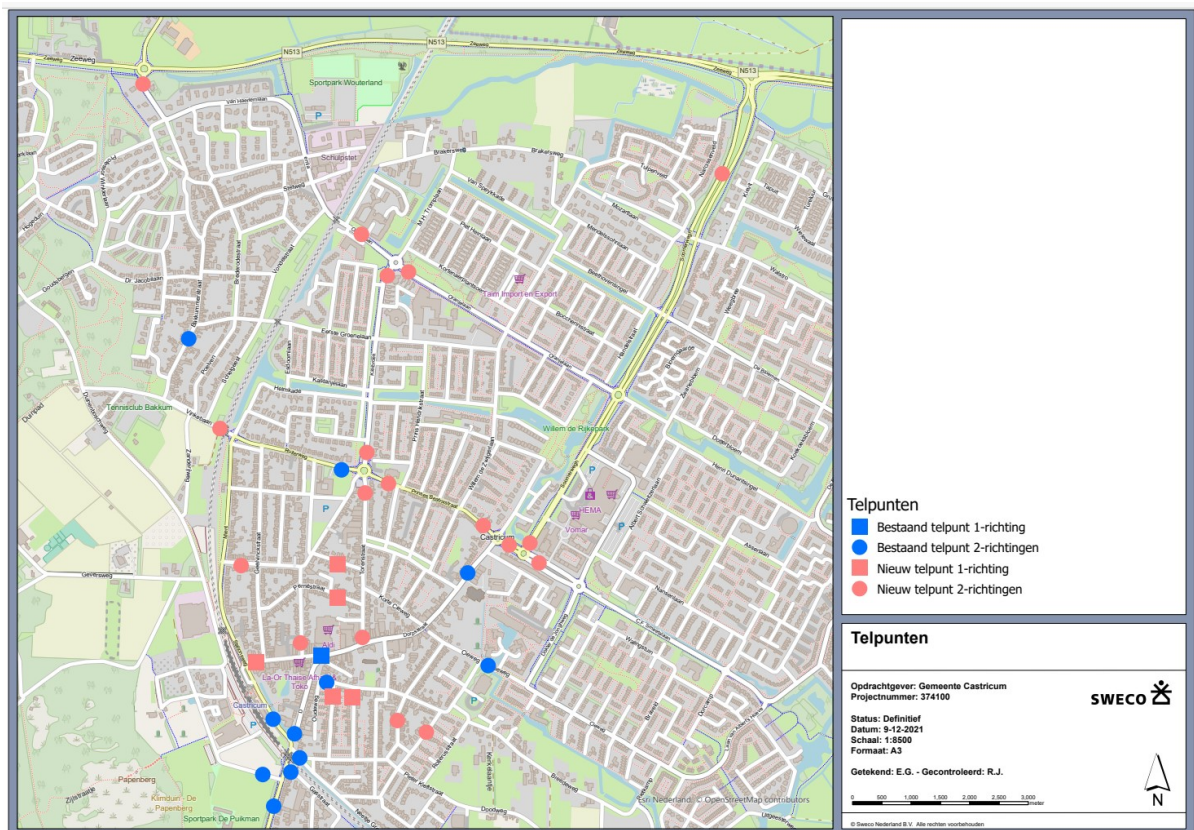
niet bedacht. Oorspronkelijk voorzag het monitoringsplan in een nulmeting van twee weken (weken 35/36) en een meting van twee weken tijdens de pilot (weken 40/41). Er zijn twee redenen waarom hiervan is afgeweken:

- De telpunten zijn in augustus nieuw geplaatst. De leverancier heeft de tellingen van de nulmeting drie weken (in plaats van de afgesproken twee weken) gerapporteerd om de betrouwbaarheid van de metingen zeker te stellen;
- Na het raadsdebat op 23 september is aan de leverancier opdracht gegeven om de tellingen weer op te starten. Dit is direct geëffectueerd in week 38. De tellingen zijn daarmee eerder gestart dan oorspronkelijk voorzien, maar werden pas weer stabiel en betrouwbaar begin week 39. Tellingen in week 38 zijn daarom in zeer beperkte mate beschikbaar (enkele uren op maandag 20 september).

Hierdoor zijn van de volgende weken telgegevens beschikbaar:

- week 35 t/m 37 voor de pilot (nulmeting) en eerste drie dagen tijdens de pilot;
- week 39 t/m 41 is tijdens de pilot en 3 dagen na de pilot;
- week 42 is na de pilot (herfstvakantie)².

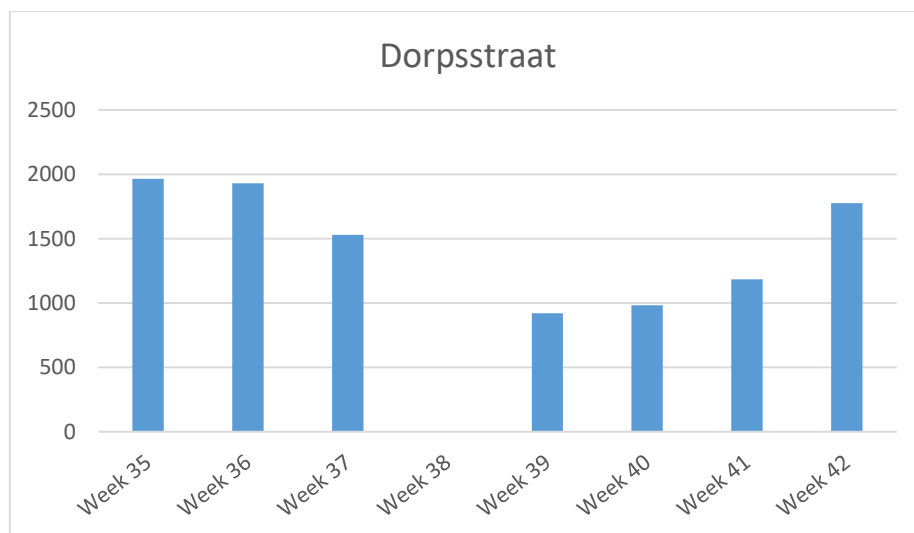
Daarnaast zijn er telgegevens van een meting begin 2020 beschikbaar. Deze gegevens worden gebruikt om na te gaan of er sprake is van een “corona-effect” op de overweg Beverwijkerstraatweg.



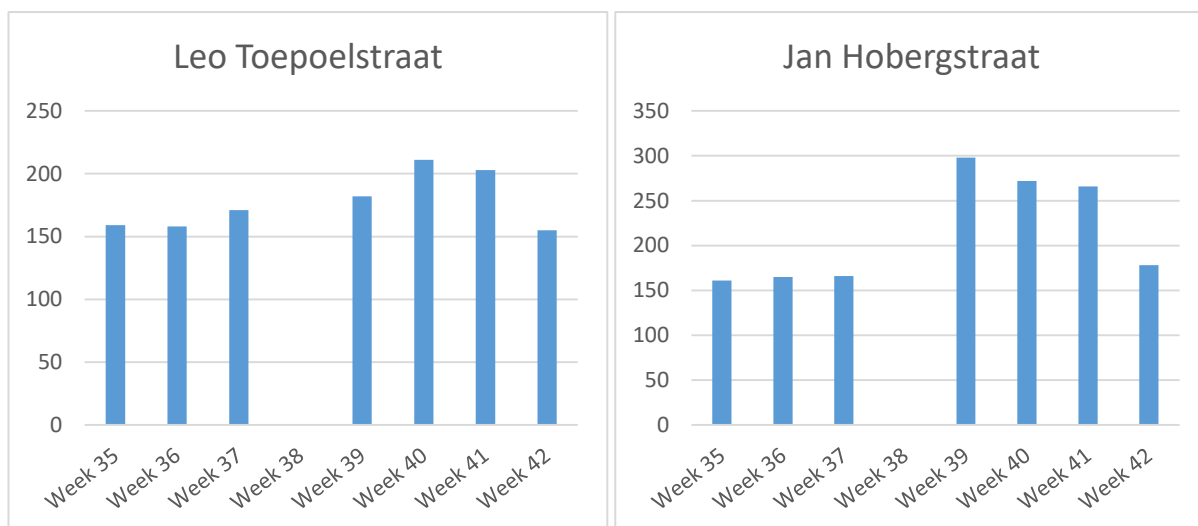
Figuur 5. In dit figuur zijn de locaties van de telpunten in Castricum te zien.

In onderstaande grafieken zijn de belangrijkste effecten van de pilot op de verkeersintensiteiten in Castricum weergegeven.

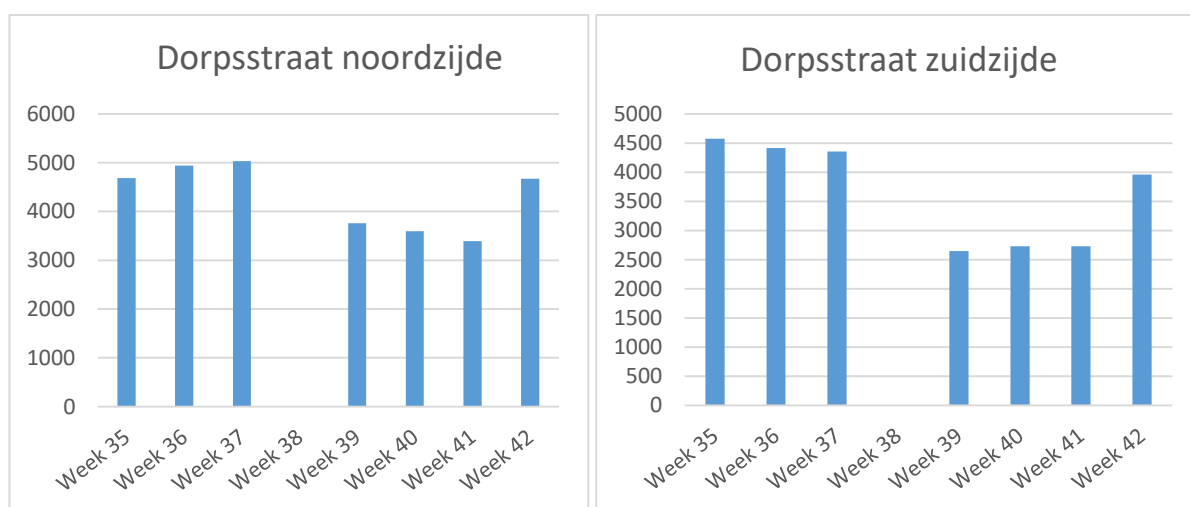
² In de (opstart)weken 35 en 39 is in een aantal straten, gedurende een beperkt aantal uren, geen gegevens verzameld. Dit vormt geen belemmering voor de conclusies.



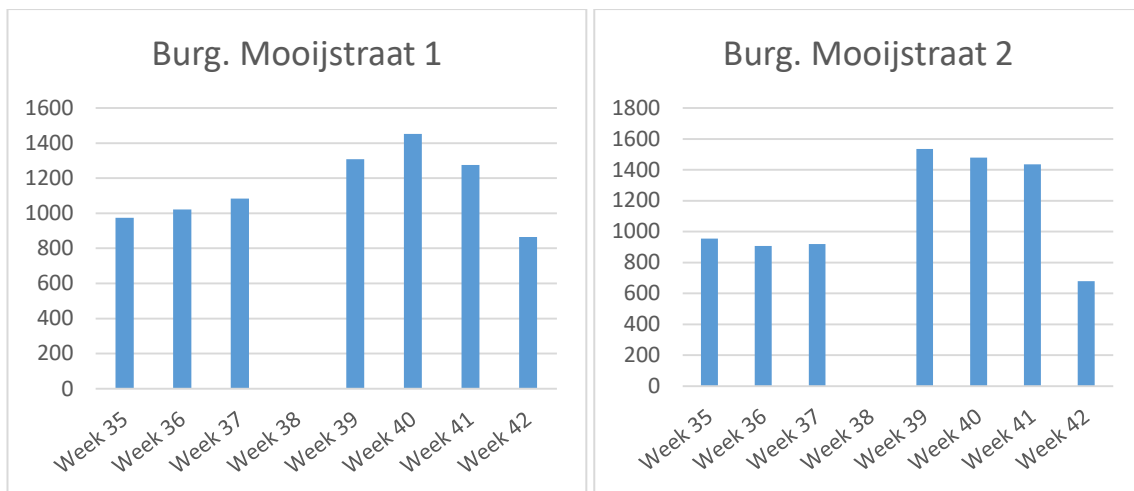
Figuur 6. Verkeersveiligheid overweg: inrijdend verkeer Dorpsstraat vanaf de spoorwegovergang (eenrichting).



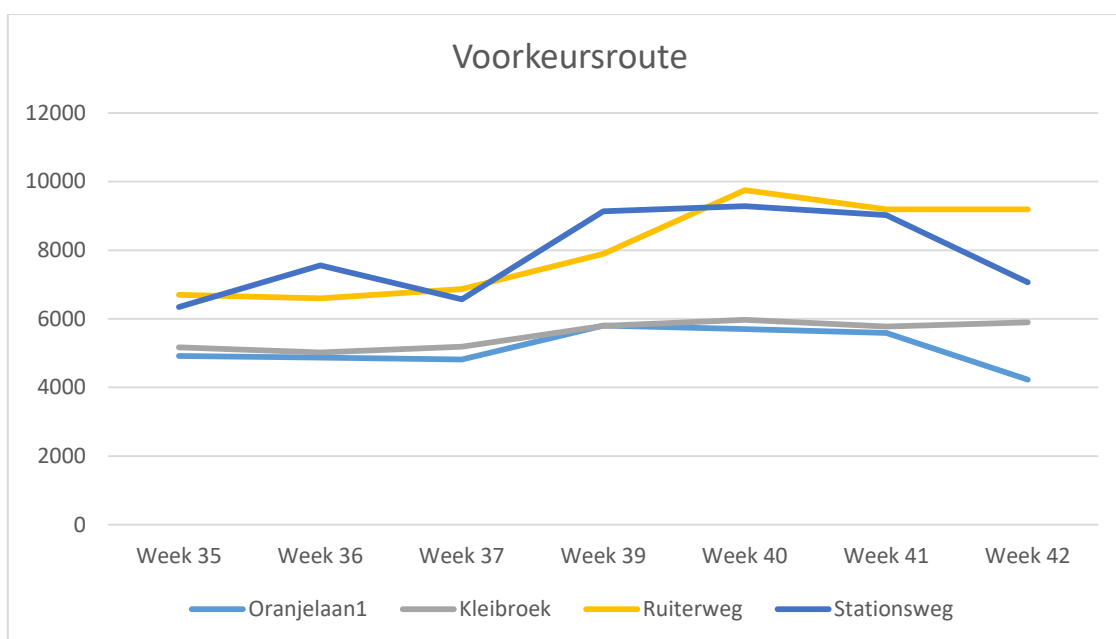
Figuur 7a en b. Verkeersveiligheid overweg: verkeer door de Leo Toepoelstraat en Jan Hobergstraat.



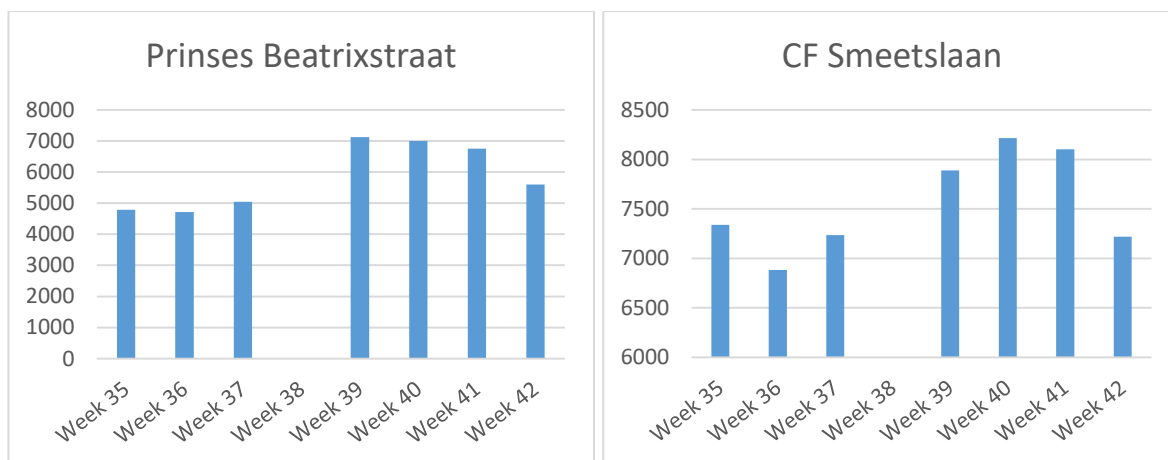
Figuur 8a en b. Verkeer door de noordzijde en zuidzijde van de Dorpsstraat.



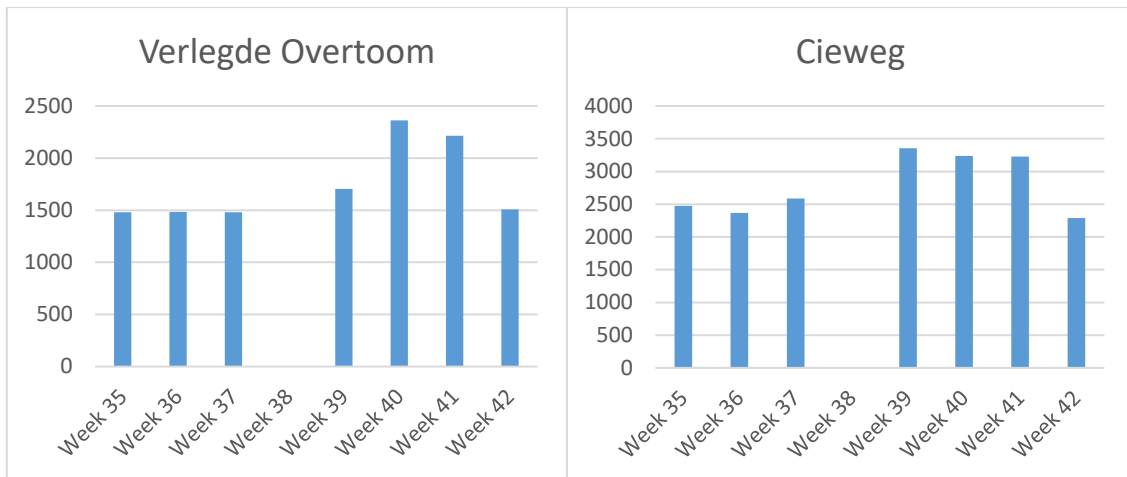
Figuur 9a en b. Verkeer door de Burgemeester Mooijstraat, meetpunt 1 en 2.



Figuur 10. Een overzicht van de verkeersintensiteiten over de voorkeursroute.



Figuur 11 a en b. Verkeersintensiteiten gebiedsontsluitingswegen: Prinses Beatrixstraat en CF Smeetslaan.



Figuur 12a en b. De erftoegangswegen: Verlegde Overtoom en Cieweg.

Uit de verkeerskundige analyse blijkt dat er tijdens de pilot positieve en negatieve effecten zich hebben voorgedaan. Hieronder een opsomming:

- + Er is een halvering van het verkeer dat aan de zuidzijde de Dorpsstraat inrijdt.
- + Er is een forse daling in auto intensiteit in de Dorpsstraat. De streefwaarden voor fietsstraat (Fietsberaad, 2019) lijken haalbaar.
- + Er is geen onacceptabele toename van verkeer door Centrum-Noord (Brakenburgstraat).
- + Er is geen onacceptabele toename van verkeer in Burg. Mooijstraat.
- + De rijsnelheden worden in de Dorpsstraat, Kramersweg en Burg. Zaalbergstraat fors overschreden. Dit is overigens een bestaand knelpunt. In de overige straten zijn de rijsnelheden tijdens de pilot binnen acceptabele waarden gebleven.
- + Er zijn geen effecten geconstateerd op de Puikman, Vinkebaan en Bakkummerstraat.
- o Door de verkeersmaatregel in de Schoutenbosch, neemt verkeer in de Leo Toepoel- en Jan Hobergenstaat toe. De verkeersintensiteit in deze straten blijft echter laag en acceptabel.
- o Er is een (beperkte) toename van verkeer over de voorkeursroute. De wegen kunnen deze toename verkeersveilig verwerken.
- Er rijdt veel verkeer via de Prinses Beatrixstraat. Het extra verkeer gaat vanaf de rotonde Ruitersweg/Kleibroek (voorkeursroute) rechtdoor de Prinses Beatrixstraat in (in plaats dat het de voorkeursroute over de Kleibroek en Oranjelaan vervolgt). Dit wordt in beide richtingen geconstateerd.
- Daarnaast rijdt er veel sluipverkeer door de Verzetsheldenbuurt via de route Verlegde Overtoom/Breedeweg/Jacob Rensdorpstraat/Cieweg.

De Schoolstraat is in het kader van de pilot niet geteld. Uit oudere tellingen komt echter naar voren dat hier op marktdagen veel sluipverkeer rijdt, waarvan een groot deel tegen de rijrichting in rijdt. De conclusie is dan dat het afsluiten van de Schoolstraat een positief effectief heeft op het verblijfsklimaat en de verkeersveiligheid.

Bijlage 4 bevat meer achterliggende gegevens en cijfers over het verkeer in Castricum.

CONCLUSIE

De maatregelen hebben invloed gehad op de verkeersaantallen in Castricum. Opvallend is dat het aantal voertuigen dat vanaf de overweg de zuidzijde van de Dorpsstraat inrijdt is verminderd, evenals de auto intensiteit in heel de Dorpsstraat. Dit verkeer is gedeeltelijk via de voorkeursroute gaan rijden. Veel verkeer rijdt echter via de Prinses Beatrixstraat of door de Verzetsheldenbuurt.

3.3.2 Beleving verkeersveiligheid

Voor de pilot is een groep inwoners, ondernemers en vertegenwoordigers van belanghebbende partijen geselecteerd om deel te nemen aan de zogeheten monitoringsgroepen. In de eerste monitoringsgroep waren inwoners aanwezig uit de straten waar effecten als gevolg van de pilot werden verwacht. Deze groep is in de loop van de pilot uitgebreid met inwoners uit geheel Castricum. In de tweede monitoringsgroep zaten ondernemers en vertegenwoordigers van belanghebbende partijen.

Monitoringsgroep 1

- Pernéstraat
- Schoolstraat
- Burgemeester Zaalbergstraat
- Brakenburgstraat
- Leo Toepoelstraat
- Meester Ludwigstraat
- Geelvinckstraat
- Henri Schuytstraat
- Prinses Beatrixstraat
- Verlegde Overtoom
- Jacob Rensdorpstraat
- Meester Dekkerstraat
- De Mient

Monitoringsgroep 2

- Fietzersbond
- Overleggroep in en rondom de Zanderij
- Ouderenbond
- Ondernemersvereniging Castricum
- Ondernemersfonds Castricum
- Platform Gehandicaptenebeleid Castricum

Voor, tijdens en na de pilot zijn deze groepen wekelijks bijeengekomen om de effecten van de maatregelen te bespreken en evalueren.

Daarnaast is er tijdens de pilot intensief gemaild met inwoners over de beleving van de maatregelen. Inwoners konden vragen, klachten of suggesties indienen via de mailbox. Veel van deze informatie had betrekking op verkeer. Ook op sociale media zijn verschillende reacties verschenen over de beleving van de pilot, zie paragraaf 3.3.2.

Uit een analyse van de reacties van inwoners en ondernemers blijkt dat velen hebben moeten wennen aan de nieuwe verkeerssituatie tijdens de pilot.

- In het centrum hadden inwoners en ondernemers het voornamelijk over een toename aan verkeer in de Burg. Mooijstraat.
- Nabij de overweg hebben verschillende inwoners aangegeven dat zij de bebording en nieuwe rijroutes onduidelijk vonden.
- Op de voorkeursroute is meer verkeer geobserveerd, waarbij aandacht is gevraagd voor fijnstof en geluidsoverlast.
- Ook in de Verzetsheldenbuurt is in diverse straten meer verkeer en onveiligheid ervaren. Verschillende inwoners hebben aangegeven dat de straten in de buurt het toegenomen (vracht)verkeer niet aankunnen.
- Vanuit de Prinses Beatrixstraat zijn diverse reacties binnengekomen over toegenomen verkeer en onveiligheid in de straat.
- Daarentegen zijn de maatregelen in de Pernéstraat en Schoolstraat positief ervaren.

Een overzicht van de reacties van inwoners en ondernemers per straat, inclusief een reactie van de gemeente op basis van objectieve gegevens, staat in bijlage 5.



Afbeelding 3. De barrières op het midden van de weg.

Naast de straat specifieke opmerkingen zijn er ook verschillende algemene opmerkingen over de verkeersveiligheid gedeeld. Zo blijkt op basis van verschillende reacties dat men bang is dat verkeersproblematiek wordt verplaatst door de maatregelen. Ook zijn er vraagtekens geplaatst bij de duurzaamheid van de maatregelen, denk bijvoorbeeld aan het moeten omrijden met auto's om bestemmingen te bereiken. De om te rijden afstand is beperkt. In tijd duurt de gewenste route niet of nauwelijks langer dan de route door een 30 km/h-zone. Daarnaast is door meerdere inwoners gesignaleerd dat bebordingen en verboden worden genegeerd. Tenslotte is door de Fietzersbond aangegeven dat hekken en betonblokken op fietsroutes onveilig zijn en een vlotte doorstroming belemmeren. Zo zou het vervangen van de betonnen barrières door paaltjes nabij de Schoutenbosch de veiligheid voor fietsers kunnen verbeteren. Zie paragraaf 4.1 voor meer algemene suggesties over de pilot.

CONCLUSIE

Er zijn overwegend negatieve reacties binnengekomen als het aankomt op beleving van verkeersveiligheid gedurende de pilot. Vooral in de Verzetsheldenbuurt en Prinses Beatrixstraat wordt meer en harder rijdend verkeer ervaren. In de Pernéstraat en Schoolstraat zijn de maatregelen positief ervaren.

3.3.3 Verkeersveiligheid bij de overweg

Op en nabij de overweg zijn camera's geplaatst om te observeren wat de effecten van de pilot de verkeerssituatie op de overweg is. Uit een onderzoek van Goudappel Coffeng uit 2019 is gebleken dat er elke week 31 voertuigen in een gevaarlijke situatie belanden op de overweg. Door de beperkte doorstroming op de overweg kunnen (stilstaande) voertuigen – bij een naderende trein en sluitende bomen – nog maar net op tijd worden verplaatst. Tijdens de pilot is daarom opnieuw met behulp van camerabeelden geanalyseerd wat voor type verkeerssituaties zich voordoen op de overweg. De uitgebreide rapportage van de bevindingen en de conclusies zijn opgenomen in bijlage 6.

Voor het bepalen van het effect op de verkeersveiligheid op de spoorwegovergang zelf is gekeken naar de zogenaamde “afrijcapaciteit”, het aantal voertuigen dat bij geopende slagbomen over de overweg heen Castricum in kan rijden. Deze capaciteit is bepalend voor het risico dat verkeer op de spoorwegovergang stil komt te staan en niet voor- of achteruit kan rijden als de spoorbomen zouden sluiten.

M.b.t. de verkeersveiligheid op de spoorwegovergang leiden de camerabeelden tot de volgende bevindingen:

- *Stilstaand gemotoriseerd verkeer op overweg*: in de periode met maatregelen is slechts 1x geconstateerd dat een gemotoriseerd voertuig daadwerkelijk tot stilstand komt op het spoor, terwijl de spoorbomen op het punt staan om te worden gesloten. In dat geval staan de rode knipperlichten van de overweg aan en een motorvoertuig staat op het witte kruis op de overweg en kan niet voor of achteruit. In de week zonder maatregelen was dit 8x. In het onderzoek in 2019 is dit 31x per week geconstateerd. In algemene zin was de doorstroming in 2019 (veel) slechter dan tijdens de week in 2021 zonder maatregelen. Dit omdat het verkeersaanbod van gemotoriseerd verkeer Castricum-in toen veel dichter in de buurt kwam bij de afrijcapaciteit Castricum-in. De conclusie is dat de verkeerssituatie op en in de nabijheid van de overweg niet alleen gebaat is bij het verbeteren van de afrijcapaciteit voor gemotoriseerd verkeer. Ook een beperking (van de groei) van het gemotoriseerd verkeer kan ter plaatse een bijdrage leveren aan het beperken van de verkeersveiligheids- en doorstroom-problematiek³ (zie tevens hierna onder 'lange termijn').
- *Afslaand gemotoriseerd verkeer Schoutenbosch of Dorpsstraat in*: het percentage voertuigen dat de Dorpsstraat of de Schoutenbosch in wil rijden en daarbij voorrang moet verlenen aan achteropkomende fietsers (en daarbij de verkeersafwikkeling verstoort; gebeurtenis 3) is zowel in vergelijking met een week in 2019 als met de week zonder maatregelen in 2021 40% lager.
- *Afrijcapaciteit overweg*: de maatregelen op de Schoutenbosch en de Dorpsstraat zorgen voor een verhoging van de afrijcapaciteit voor gemotoriseerd verkeer Castricum-in van circa 20% (indicatief) en dragen daarmee zeer duidelijk bij aan het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de overweg Castricum-in:
 - *Schoutenbosch*: voornamelijk het instellen van het eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer Schoutenbosch-uit valt (zeer) positief op bij het vergroten van de afrijcapaciteit voor gemotoriseerd verkeer Castricum-in. Dit voorkomt situaties waarbij rechtsafslaand gemotoriseerd verkeer voorrang moet verlenen aan rechtdoor gaande fietsers, waardoor achteropkomend gemotoriseerd verkeer vervolgens op de overweg stil komt te staan.
 - *Dorpsstraat*: het beperken van de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer rechtsaf de Dorpsstraat-in draagt om dezelfde reden ook (substantieel) bij aan het verbeteren van de afrijcapaciteit voor gemotoriseerd verkeer Castricum-in. Vooral door de wat grotere afstand tot de overweg heeft dit echter een minder sterk reducerend effect op de afrijcapaciteit dan het instellen van eenrichtingsverkeer op de Schoutenbosch.
- *Roodlichtnegatie*: Roodlichtnegatie betekent dat de rode knipperlichten van de spoorwegovergang aan staan en de overweg toch wordt betreden. Het valt op dat in de week in 2021 met maatregelen (de periode waarin de doorstroming beter is) er vaker sprake is van roodlichtnegatie. De verbeterde doorstroming zorgt er waarschijnlijk voor dat bij het aangaan van de waarschuwingslichten er vaker vrije afrijruimte is 'achter' de overweg, zodat 'nog even door rood rijden' vaker mogelijk is. Automobilisten worden hierdoor als het ware vaker 'verleid' om nog even door het rode licht te rijden. Hoewel dit gedrag zeker niet gewenst is (en tegengegaan zou moeten worden, bijvoorbeeld door het plaatsen van roodlichtcamera's), is het objectieve risiconiveau van de overweg wel beduidend naar beneden gegaan (zie hiervoor). Het advies is om naar gerichte maatregelen te zoeken om de

³ Overigens dragen blijvende verkeerseffecten na de coronapandemie mogelijk (deels) bij aan een verlichting van de overwegproblematiek. Hoewel onzeker, zou het zo kunnen zijn dat het aandeel van het wegverkeer in de spitsen afneemt in vergelijking met 2019, omdat mensen in onderzoek aangeven meer te zullen gaan thuiswerken, meer digitaal te gaan vergaderen en meer thuisonderwijs te gaan volgen.

mate van roodlichtnegatie te verminderen. Dit kan variëren van maatregelen gericht op het veranderen van gedrag tot aan het plaatsen van roodlichtcamera's.

M.b.t. de gerealiseerde maatregelen rondom de spoorwegovergang leiden de camerabeelden tot de volgende bevindingen:

- *Keerbewegingen op Stationsweg*: auto's komend vanuit de Schoutenbosch zijn tijdens de spits steekproefsgewijs gevolgd op keerbewegingen. Ze reden allemaal uit beeld (richting station) en er zijn geen (dezelfde) terugkomende auto's geïdentificeerd. Uit locatiebezoeken is echter bekend dat deze keerbewegingen zich wel hebben voorgedaan. Bij een eventuele definitieve uitvoering van de LVO-maatregelen dient deze beweging infrastructureel zoveel als mogelijk tegengegaan te worden.
- *Opstelruimte fietsers op middeneiland Stationsweg*: het opstellen van fietsers op de ruimte in de doorsteek op de middengeleider aan de noordzijde van de overweg is geen onderwerp geweest van de uitgevoerde inventarisatie (over de gehele periode). Tijdens een steekproef van bekeken spitsuren heeft deze relatief smalle pilot-uitvoering echter nergens tot verkeersonveilige dan wel hinderlijk verkeerssituaties geleid. Bij een eventuele definitieve uitvoering van de LVO-maatregelen dient het middeneiland desondanks wel zo breed mogelijk gemaakt te worden.

De bevindingen in 2019 en 2021 geven ook waardevolle informatie om deelconclusies te trekken voor de lange termijn (bij invoering PHS):

- Hoewel uitvoering van het LVO-pakket aan maatregelen al op korte termijn kan leiden tot een verbetering van de afrijcapaciteit, zal deze 'winst' met de invoering van PHS én de te verwachten verkeersgroei meer dan volledig teniet worden gedaan. Globale berekeningen laten zien dat de afname van de afrijcapaciteit per uur door het grotere aantal treinen en de toename van het wegverkeer weer zorgen voor een situatie waarbij de aanbod van wegintensiteit hoger is dan de overblijvende afrijcapaciteit bij PHS. Dit bevestigt het beeld dat uit eerdere gedetailleerde afwikkelingsstudies (VISSIM-studies) naar voren komt.
- Bij een verslechtering van de verhouding wegintensiteit/afrijcapaciteit zal de kwaliteit van de verkeersdoorstroming verslechteren. Hierdoor zal het aantal voertuigen dat onbedoeld op het spoor tot stilstand komt weer gaan stijgen. Dit kan deels worden tegengegaan door het plaatsen van roodlichtcamera's en deze te koppelen aan de werking van de overweglichten (en -bomen), maar dit is zeker niet voldoende. Met de invoering van PHS én de te verwachten verkeersgroei zal de veiligheidswinst die bereikt wordt door de invoering van het LVO-maatregelenpakket (in ieder geval deels) weer teniet worden gedaan.
- Indien een structureel verkeer-reducerend effect op de Beverwijkerstraatweg bereikt kan worden van 10-20% ten opzichte van de intensiteit in het jaar 2019 (bijvoorbeeld door Castricum oostelijk te ontsluiten op de provinciale weg N203 en het verbeteren van de verkeersdoorstroming op de N203 – A9) lijkt het mogelijk om een situatie te bereiken waarbij het verkeersaanbod (de intensiteit) in dezelfde orde van grootte ligt als beschikbare afrijcapaciteit. Hierbij is uitgegaan van maximaal 20 treinen per uur in de PHS-situatie.
- Wel dient te worden vermeld dat ook een situatie waarbij de intensiteit in dezelfde orde van grootte ligt als beschikbare afrijcapaciteit, als 'precair'/'niet robuust' bestempeld wordt. Als de intensiteit van een weg dicht bij de afrijcapaciteit komt, ontstaat namelijk regelmatig stagnatie/file. Deze situatie is dan echter wat betreft grootte vergelijkbaar met de situatie zoals deze in 2019 is geconstateerd. Bij deze beoordeling/classificatie is dan wederom uitgegaan van maximaal 20 treinen per uur in de PHS-situatie.

Deze deelconclusies dienen nog wel in de eerste helft van 2022 getoetst/gevalideerd te worden met het nieuwe regionale verkeersmodel en/of het reeds gebouwde dynamische verkeersmodel VISSIM.

CONCLUSIE

De verwachting is dat de aanleg van de in de pilot geteste combinatie van maatregelen al op korte termijn kan leiden tot een verbetering van de afrijcapaciteit. Deze 'winst' zal met de invoering van PHS én de te verwachten verkeersgroei (die zal gaan optreden tussen nu en het moment van invoeren van PHS) echter meer dan volledig teniet worden gedaan. Indien een structureel verkeer-reducerend effect op de Beverwijkerstraatweg bereikt kan worden van 10-20% ten opzichte van de intensiteit in het jaar 2019 dan lijkt het mogelijk om een situatie te bereiken waarbij het verkeersaanbod (de intensiteit) in dezelfde orde van grootte ligt als beschikbare afrijcapaciteit. Dan ontstaat er wel een situatie die als 'precair'/'niet robuust' bestempeld moet worden. Bij een kleine negatieve verandering van de situatie zal de maximale afrijcapaciteit van de overweg overschreden worden.

3.4 Algemene beleving van de pilot

Er is op verschillende manieren gemeten hoe inwoners, ondernemers en belangenorganisaties de pilot hebben ervaren, zowel op het gebied van economie en leefbaarheid als verkeer. Zo is er wekelijks gemonitord, een enquête uitgezet en intensief afgestemd met publieke diensten.

3.4.1 Enquête onder inwoners en ondernemers in Castricum

Halverwege oktober is per brief een enquête verstuurd naar 2.120 adressen van inwoners en ondernemers in Castricum met een unieke code. In de brief is verwezen naar de website www.effectmeting.nl/castricum waar de geadresseerde met de unieke code één keer kon deelnemen aan de enquête. Inwoners en ondernemers die geen uitnodiging voor de enquête hadden ontvangen, konden zich via de gemeentewebsite aanmelden voor deelname. De genodigden hadden twee weken de tijd om de enquête in te vullen (van 19 oktober t/m 3 november 2021).

De enquête bevatte vragen over de algemene beleving van de pilot, wensen, suggesties en de persoonlijke situatie van de respondenten (woongebied, leeftijd, e.d.).

Er hebben in totaal 724 respondenten meegedaan aan de enquête. Er waren 547 respondenten die een brief met unieke code hadden ontvangen en 177 respondenten die hadden deelgenomen n.a.v. de oproep via de website, sociale media en de lokale krant (zie paragraaf 3.4.2). Van de 724 respondenten waren 55 ondernemers en 669 bewoners. Er is geen weging aangebracht tussen herkomst van de respondenten: de mening van een inwoner uit de Prinses Beatrixstraat telt even zwaar mee als de mening van een inwoner uit de Dorpsstraat. Uit de resultaten blijkt het volgende.

Doelgroep	Toelichting
Ondernemers	Men zag tijdens de pilot niet meer klanten dan ervoor. Bij driekwart is de bereikbaarheid voor klanten tijdens de pilot verslechterd. De sfeer in het centrumgebied is er niet door verbeterd. Bij 57% heeft de pilot gevolgen gehad m.b.t. de bevoorrading van de onderneming. Dit kwam doordat leveranciers de juiste route niet konden vinden, door krappe woonstraten moesten rijden en dat de winkeliers niet of slechter bereikbaar waren. Wel gaf een derde van de respondenten aan dat het veiliger en rustiger was in de Dorpsstraat voor voetgangers en fietsers. 69% van de ondernemers wil terug naar de situatie voor de pilot, 13% is voor definitieve afsluiting, 2% heeft geen voorkeur en 16% heeft andere suggesties.

Bewoners	Van deze groep respondenten woont 62% in het centrumgebied, 36% buiten het centrumgebied (in Castricum) en 2% woont buiten Castricum. 55% bezoekt (bijna) elke dag de Dorpsstraat, 38% meerdere keren per week en 7% bezoekt de Dorpsstraat 1 keer per week of minder. We zien dat minder bewoners (33%) tijdens de pilot met de auto naar de Dorpsstraat zijn gegaan dan ervoor (54%). 44% maakte gedurende de pilot gebruik van de voorkeursroute Mient - Ruitersweg – Kleibroek⁴, 18% wilde niet omrijden, 33% wist de binnendoor wegen goed, 1% wist niet dat het mogelijk was en 4% nam een andere route. Het overgrote deel van de bewoners ziet meer nadelen dan voordelen van een autoluwe Dorpsstraat. De nadelen die genoemd worden zijn: 1. Omrijden (extra uitlaatgassen, slecht voor het milieu) (166). 2. Omliggende straten zijn smal/ ontstaat veel hinder (164). 3. Winkels/woningen slecht of niet bereikbaar (82). 4. Slechte doorstroming (45). 5. Geen nadelen (95).
-----------------	--

Tabel 2. Een overzicht van de resultaten uit de enquête per doelgroep.

CONCLUSIE

Bij zowel ondernemers als bewoners bestaat weinig draagvlak voor het autoluw maken van de Dorpsstraat. Het grootste deel van de ondernemers heeft geen voordelen ervaren van de pilot. Wel gaf een derde aan dat het rustiger en veiliger geworden was voor fietsers en voetgangers. Ook het grootste deel van de inwoners heeft overwegend nadelen ervaren van de pilot. Wel gaf bijna de helft aan gebruik te hebben gemaakt van de voorkeursroute.

3.4.2 Sociale media

Voor, tijdens en na afloop van de pilot is er intensief ingezet op en gebruik gemaakt van (sociale) media. Het gaat om de volgende media:

- Castricums Nieuwsblad
- De Castricummer
- Noord-Hollands Dagblad
- Noord-Hollands Nieuws
- Omroep Castricum
- Facebook (besloten groepen niet meegenomen in de analyse)

Zie bijlage 7 voor een uitgebreider overzicht per doelgroep.

De pilot heeft gedurende de uitvoering veel aandacht gekregen in de sociale media. Redacties van de dag- en weekbladen en omroepen hebben bericht over de aanvang, de commotie, het raadsdebat en de afloop van de pilot. Voornamelijk rond de start lag de focus op verkeersproblemen en -overlast. Er kwamen veel negatieve reacties van de omwonenden uit de zijstraten. Men voelde zich niet gehoord. Ook was er veel discussie over het nut en de noodzaak van de pilot. De wens van een structurele oplossing voor de Beverwijkerstraatweg op de lange termijn, een randweg of tunnel, kwam meermaals naar voren. Na afloop van de pilot heerste er op Facebook Castricum en 'JeBentCastricummerAls' opluchting dat de maatregelen voorbij zijn. Hierbij moet wel worden vermeld dat mensen die negatief zijn, sneller geneigd zijn zich hierover te uiten dan mensen die

⁴ Hierbij moet worden opgemerkt dat de enquête voornamelijk is ingevuld door inwoners uit het centrumgebied en in mindere mate is ingevuld door inwoners uit het gebied daar omheen (zoals de inwoners aangrenzend aan de voorkeursroute).

neutraal of positief staan tegenover veranderingen. Daarbij is de enquête voornamelijk ingevuld door bewoners en ondernemers uit het centrumgebied en in mindere mate ingevuld door andere verkeersdeelnemers.

CONCLUSIE

De berichtgeving over de pilot op sociale media was overwegend negatief. De focus lag op verkeersproblemen en -overlast, en de noodzaak om hier een structurele oplossing voor te vinden.

4 Leerpunten

Er is veel informatie verzameld over de pilot. Deze informatie is toegespitst op verschillende thema's (o.a. economie en verkeer) zoals in het vorige hoofdstuk is omschreven. Er is ook veel informatie opgehaald over de inrichting van de pilot en de leerpunten die hieruit kunnen worden afgeleid. In dit hoofdstuk wordt hier op ingegaan.

Algemene communicatie

Ondanks uitvoerige communicatie naar en met de omgeving (zie paragraaf 3.4.2) is door diverse inwoners aangegeven dat het nut en de noodzaak van de pilot niet helder was. Zo hebben enkele inwoners bijvoorbeeld de relatie tussen de maatregelen in de Dorpsstraat en nabij de overweg als onduidelijk ervaren. Ook is door de monitoringsgroepen aangegeven dat het niet helder was wat de redenen waren voor het inkorten van de pilot, en wat 'autoluw' daadwerkelijk behelst. Met betrekking tot dit laatste vroegen ondernemers zich bijvoorbeeld af of bevoorradingsverkeer nog wel was toegestaan. (Veelvuldige) communicatie is daarmee een belangrijk leerpunt.

Communicatie in bebordingen

De communicatie via bebordingen is, vooral bij aanvang van de pilot, door verschillende inwoners als onduidelijk ervaren. Zo zijn verschillende teksten op borden en locaties van borden in de eerste dagen aangepast, voornamelijk bij de overweg. Door de diverse borden en wisselingen was het voor verschillende weggebruikers (zowel auto's als fietsers) niet helder wat de gewenste rijroutes waren. Voor auto's gold dit voornamelijk voor de rijroutes naar Beverwijk en Heemskerk. Voor fietsers gold dit vooral nabij het oversteekpunt Schoutenbosch-Beverwijkerstraatweg. Daarnaast was het verschil tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer bij ingang van de Dorpsstraat aan de zuidzijde niet helder. Het plaatsen van verbodsborden voor motorvoertuigen met een 'onderbord: uitgezonderd bestemmingsverkeer' had kunnen helpen. Ook hadden handhaving en/of verkeersregelaars in de eerste periode van de pilot kunnen helpen. Tenslotte is de communicatie (ook in bebordingen) in de aanloop naar de pilot als negatief ervaren. Denk dan aan termen op bebording als 'omrijden' – wat veronderstelt dat je langer moet rijden, in plaats van 'veilig' en 'aantrekkelijk' centrum. Een mooie(re) aankleding van de pilot had tevens mogelijk een positieve(re) indruk achtergelaten. Denk dan aan bloembakken in plaats van grijze betonblokken.

Communicatie met publieke diensten

Voor, tijdens en na afloop van de pilot is met verschillende publieke diensten gesproken. Het gaat dan om de afvalophaaldienst, wijkagenten, handhavers en hulpdiensten zoals politie, brandweer en ambulance. Vooraf zijn zij per mail of telefoon en met het programma MELVIN⁵ op de hoogte gebracht van de maatregelen. Ook met de school Bonhoeffer is afgestemd.

Na afloop van de pilot zijn de volgende vragen aan de diensten gesteld:

- Was u voldoende op de hoogte van de pilot en bijbehorende verkeersmaatregelen?
- Hoe heeft u de pilot ervaren (in relatie tot uw beroep / werkzaamheden)?
- Wat zou er in de toekomst beter kunnen (zowel maatregelen als de organisatie)?

Uit de antwoorden blijkt dat de communicatie over de pilot over het algemeen als positief is ervaren. Wel was de pilot bij aanvang niet bij *alle* medewerkers van de nood- en hulpdiensten voldoende bekend. Zo waren niet alle wijkagenten en handhavers goed op de hoogte, ondanks dat de maatregelen in MELVIN waren verwerkt. Gerichtte informatie (één op één en meerdere malen) en een betere coördinatie binnen deze diensten verdiend aanbeveling. Daarnaast krijgen grotere voertuigen zoals vrachtwagens voor de afvalwerking een aandachtspunt in verband met de verkeersveiligheid (w.o. manoeuvreren in smalle straten). Er kan in de toekomst gebruik worden

⁵ Melvin staat voor MELden van Verstoringen in de Infrastructuur in Nederland. Melvin is het meldsysteem voor wegbeheerders voor het melden van wegwerkzaamheden en evenementen.

gemaakt van fysieke objecten die beweegbaar zijn of tijdelijk kunnen worden verplaatst, zodat diensten ten tijde van nood overal kunnen komen.

Gewenningsperiode en tussentijdse aanpassing scope

Onder het mom van goede afstemming en voorlichting is ook als leerpunt naar voren gekomen dat er nog meer focus had kunnen worden gelegd op de zogenaamde gewenningsperiode van nieuwe verkeersmaatregelen. De ervaring leert namelijk dat verkeersmaatregelen om een gewenning vragen: het verkeer moet wennen aan de nieuwe situatie en daar eventueel zijn routekeuze op aanpassen. De eerste dagen van een pilot moet zoekend verkeer dan ook worden ingecalculeerd. Verschillende inwoners hebben aangegeven het daarom jammer te vinden dat het bestuur al in de tweede week van de pilot de keuze heeft gemaakt de duur in te korten en een maatregel in de Verzetsheldenbuurt te verwijderen. De gewenningsperiode was immers nog niet volbracht. Daarnaast is de scope van het onderzoek veranderd door het verwijderen van een maatregel. De onderzoeksgegevens geven daardoor – voornamelijk in de Verzetsheldenbuurt – niet weer wat oorspronkelijk zou worden onderzocht.

Diepte van het onderzoek

De (ver)korte duur van de pilot heeft tevens invloed gehad op de diepte van het onderzoek. Zo konden criteria als omzetsdaling, leegstand en parkeergedrag door de verkorte duur niet worden meegenomen in de evaluatie van de pilot omdat de onderzoeksgegevens op dit vlak niet betrouwbaar zijn. Ook was het niet mogelijk om maatregelen te verwerken in navigatiesystemen. Daarnaast is de herkomstbestemming door middel van een (kenteken)onderzoek van het gemotoriseerde verkeer niet gemeten. Dat was echter wel gewenst om te kunnen bepalen hoeveel verkeer op de mogelijke routes door Castricum als interlokaal doorgaand verkeer, lokaal doorgaand verkeer of bestemmingsverkeer kan worden bestemd. Daarmee kan worden bepaald welk verkeer waar tot problemen leidt en wat hieraan kan worden gedaan. Tenslotte is door inwoners en belangenorganisaties, zoals de Fietzersbond, aangegeven dat de pilot zich te sterk heeft gericht op de auto. Zo zijn er geen fietsgegevens verzameld.

De enquête

Er zijn diverse opmerkingen meegegeven op het gebied van de enquête. Huishoudens buiten het centrumgebied hebben geen huis-aan-huis brief ontvangen over de enquête, en moesten volgens enkele inwoners moeite doen om deel te nemen aan het onderzoek. Daarbij is meegegeven dat de enquête – ondanks dat dit *geen* doel was – niet representatief was. Ook zijn de vragen door enkele inwoners als niet helder ervaren. Dit is echter een zeer gering percentage van het aantal respondenten. In een van de vraagstellingen in de enquête stond de Prinses Beatrixstraat (onterecht) als doorgaande route omschreven.

5 Consultatie

Voorliggende evaluatie van de pilot is op 21 december 2021 openbaar gemaakt. Het document is gedeeld met het bestuur van Castricum, inwoners, werkgroepen en belangenhartigers uit de omgeving en ProRail. In dit hoofdstuk leest u op hoofdlijnen de reacties van deze partijen.

5.1 Leefbaarheid en economie

Op het gebied van leefbaarheid en economie hebben verschillende partijen aangegeven dat zij de resultaten van de pilot positiever beoordelen dan in de evaluatie is omschreven. Zo heeft een inspreker tijdens de raadsinformatiebijeenkomst benadrukt dat een autoluwe Dorpsstraat wel degelijk een licht positief effect heeft gehad op het aantal passanten. Ook is uit de uitslagen van het Kieskompas in samenwerking met het Noordhollands Nieuws (2022), welke onder een bredere doelgroep is uitgezet dan de enquête over de pilot, gebleken dat er wél draagvlak is voor een autoluwe Dorpsstraat en dorpskern. Deze positieve effecten mogen nadrukkelijker in de evaluatie terug komen volgens de partijen.

Daarnaast heeft de werkgroep Leefbare Mobiliteit Castricum (hierna: LMC) aangegeven dat het een gemis is dat er bij de passantentellingen geen onderscheid is gemaakt tussen automobilisten, fietsers en voetgangers. Ook heeft de werkgroep LMC, net zoals verschillende leden uit de maatschappelijke denktank, benadrukt dat de enquête een niet-representatief resultaat geeft en ook niet volledig strookt met de bredere gemeentelijke enquête. De partijen geven daarom aan het niet terecht te vinden dat de enquête een prominente plaats heeft gekregen in de evaluatie en de bredere gemeentelijke enquête minder naar voren komt.

5.2 Verkeer

Niet alleen op het gebied van leefbaarheid en economie hebben partijen aangegeven dat de positieve effecten beter benadrukt mogen worden. Ook op het gebied van verkeer hebben raad, monitoringsgroep en denktank aangegeven dat zij de toon in het document overwegend negatief ervaren en dat zij dit niet terecht vinden. De pilot heeft namelijk aangetoond dat er met maatregelen een veiligere overweg op de korte termijn kan worden gerealiseerd. Ook in de Pernéstraat en Burgemeester Zaalbergstraat zijn de verkeersmaatregelen als positief ervaren en zien inwoners graag dat deze in stand worden gehouden.

Wat volgens verschillende partijen tevens nadrukkelijker in de evaluatie naar voren had mogen komen, is dat er momenteel regionaal wordt onderzocht hoe het tracé Dorpsstraat/Beverwijkerstraatweg kan functioneren als doorfietsroute. Dat vraagt extra aandacht voor fietsveiligheid en onbelemmerd doorfietsen. Daarvoor is een autoluwe fietsstraat een voorwaarde. Dit onderzoek is volgens partijen ten onrechte niet benoemd.

Wat betreft de verkeersgegevens en -analyses is (nogmaals) benoemd dat het jammer is dat de pilot niet is geëvalueerd op basis van fietsverkeer. Daarnaast hadden bepaalde verkeersanalyses, volgens verschillende partijen, scherper en gedetailleerder kunnen zijn. Zo heeft de werkgroep LMC aangegeven dat de effecten van maatregelen op werk- en marktdagen opgesplitst kunnen worden. Ook gaf de werkgroep aan dat er meer analyses van meetpunten terug kunnen komen in het rapport, zoals een analyse van het meetpunt ter hoogte van de Soomerwegh en de Schoutenbosch.

Naast de genoemde punten zijn er door partijen verdiepende vragen gesteld over de analyses op het gebied van sluipverkeer in straten en de afrijcapaciteit op de overweg, zoals gepresenteerd in de evaluatie. Ook zijn verkeerszaken buiten de evaluatie aan bod gekomen, zoals de verwachte autonome verkeersgroei op lange termijn en de historie van de overweg Beverwijkerstraatweg. Daarnaast zijn er diverse suggesties aangedragen voor oplossingen in o.a. de Beatrixstraat en Verzetsheldenbuurt voor de ongewenste effecten die daar tijdens de pilot zijn waargenomen en zijn er oproepen gedaan om de maatregelen die als positief zijn ervaren in stand te houden.

5.3 Algemeen

Tijdens de consultatieronde zijn er drie algemene zaken meerdere malen aangestipt.

Ten eerste is meermaals gesproken over het nut en de noodzaak voor een samenhangend pakket aan maatregelen, bestaande uit maatregelen bij de overweg én in de Dorpsstraat, om de spoorwegovergang veiliger te kunnen maken. Er is gebleken dat het belang van een samenhangend pakket aan maatregelen nog niet bij eenieder helder was na het presenteren van de effecten van de pilot. Wel is dit belang aangestipt door ProRail en een denktanklid in brieven aan de raad.

Ten tweede is gebleken dat korte en lange termijn maatregelen voor de overweg geregeld door elkaar worden gehaald. De korte termijn gaat over de periode tot 2035, de lange termijn over de periode na 2035.

Ten derde is zowel door de raad als leden van de denktank en monitoringsgroep aangegeven dat de pilot gedurende een kortere periode en in andere vorm is uitgevoerd dan van te voren was beoogd. Hiermee wordt bedoeld dat de pilot met een raadsbesluit is ingekort en de verkeersmaatregel bij het kruispunt Breedeweg – Meester Ludwigstraat is verwijderd (zie paragraaf 2.2). Het opnemen van een uitgebreidere evaluatie van dit proces en hoe hier in de toekomst mee kan worden omgegaan, is volgens diverse personen op zijn plaats.

Op basis van de consultatieronde is de conclusie in hoofdstuk 6 met enkele zinnen, in blauw, aangescherpt.

In bijlage 8 is een overzicht opgenomen van alle ingebrachte reacties op de Evaluatie Pilot Dorpsstraat Autoluw.

6 Conclusies

In voorgaande hoofdstukken zijn de effecten van de pilot aan de hand van feiten, cijfers en reacties van inwoners en ondernemers in kaart gebracht. In dit hoofdstuk worden de conclusies per onderzoeksthema uiteengezet en geïntegreerd tot een overkoepelende conclusie. Met de pilot is in de praktijk getest of twee ambities uit het raadsprogramma kunnen worden verwezenlijkt:

- 1 Versterking van het winkel- en verblijfsgebied door middel van een Dorpsstraat met minder (auto)verkeer.
- 2 Vergroten van de verkeersveiligheid bij de overweg Beverwijkerstraatweg door onder andere auto- en fietsverkeer te scheiden.

6.1 Thema Leefbaarheid en Economie

Uit de resultaten op het gebied van het thema leefbaarheid en economie blijkt dat de positieve effecten van en het draagvlak [onder omwonenden](#) voor versterking van winkel- en verblijfsgebied door middel van een Dorpsstraat met minder (auto)verkeer gering zijn. Zo blijkt dat het totaal aantal passanten tijdens het autoluw zijn van de Dorpsstraat niet beduidend meer is dan in de periode voor en na de pilot. Ook blijkt uit interviews onder passanten dat het toegenomen gevoel van veiligheid voor de fietser, in een Dorpsstraat met minder auto's, werd afgezwakt door andere onveilige en belemmerende verkeerssituaties, zoals snel rijdend verkeer. Hierbij moet worden vermeld dat deze situaties zich ook los van de pilot voordoen.

Uit de interviews, enquête en gesprekken met de omgeving blijkt dat er zowel bij ondernemers als bewoners, [gevestigd in de straten waar maatregelen zijn getroffen](#), weinig draagvlak bestaat voor het autoluw maken van de Dorpsstraat. Het grootste deel van de ondernemers heeft geen voordelen ervaren van de pilot. De boodschap aan de ondernemers dat de pilot o.a. was bedoeld voor het versterken van het winkelgebied is niet altijd als zodanig ervaren. Ook het grootste deel van de [aanwonende](#) inwoners heeft overwegend nadelen ervaren van de pilot. [Hierbij moet wel worden vermeld dat de enquête over de pilot enkel onder direct aanwonende inwoners is uitgezet en dat er uit bredere enquêtes is gebleken dat er wél draagvlak is voor een autoluwe Dorpsstaat. Ook heeft het autoluwe horeciplein kansen geboden voor een reeks aan culturele evenementen. De muzikale acts en de evenementen die zijn georganiseerd op zonnige dagen zijn goed bezocht.](#)

6.2 Thema Verkeer

Dorpsstraat: Uit de resultaten op het gebied van het thema verkeer komen positieve en negatieve effecten naar voren. Positief is het verminderde aantal voertuigen dat vanaf de overweg de zuidzijde van de Dorpsstraat inrijdt, evenals de auto intensiteit in heel de Dorpsstraat. Deze resultaten worden bevestigd door een derde van de ondernemers die in de enquête hebben aangegeven dat het rustiger en veiliger is geworden in de Dorpsstraat voor fietsers en voetgangers. Door resultaten uit de interviews wordt dit enigszins afgezwakt omdat inwoners en ondernemers tevens aangeven andere onveilige verkeerssituaties te ervaren. [Desalniettemin is de intentie door de gemeente Castricum uitgesproken om de Dorpsstraat onderdeel te laten worden van een regionale doorfietsroute. Dit vereist een autoluwe straat.](#)

Voorkeursroute: Uit verkeerskundig oogpunt is het toegenomen verkeer over de voorkeursroute positief. Deze metingen werden bevestigd door de helft van de inwoners die in de enquête hebben aangegeven gebruik te maken van de voorkeursroute. Tegenover deze positieve ontwikkelingen staat het sterk toegenomen verkeer in de Prinses Beatrixstraat en in verschillende straten in de Verzetsheldenbuurt. Vanuit deze straten in Castricum zijn diverse negatieve reacties binnengekomen.. De meetgegevens van de auto intensiteiten in deze straten zijn daarmee in lijn met de reacties uit de omgeving, en vice versa. De negatieve reacties hebben o.a. geleid tot het besluit van de raad om één van de maatregelen in de Verzetsheldenbuurt te verwijderen. [Achteraf is door verschillende partijen aangegeven dat het belangrijk is om te erkennen dat dit besluit invloed heeft gehad op de resultaten van de pilot.](#)

Overige delen Castricum: Ook vanuit andere delen in Castricum zijn per mail en via sociale media negatieve reacties binnengekomen over de maatregelen van de pilot. Hierbij moet wel worden vermeld dat mensen die negatief zijn, sneller geneigd zijn zich hierover te uiten dan mensen die neutraal of positief staan tegenover veranderingen. De focus in de reacties lag op verkeersproblemen en -overlast. Deze negatieve reacties worden echter niet bevestigd door de meetgegevens. De meetgegevens geven namelijk aan dat de veranderingen in verkeersintensiteit in overige delen van Castricum binnen acceptabele marges is gebleven. Het is daarnaast de vermelding waard dat in de Pernéstraat en Schoolstraat de maatregelen als positief zijn ervaren.

Overweg Beverwijkerstraatweg: De verwachting is dat de aanleg van de in de pilot geteste combinatie van maatregelen al op korte termijn kan leiden tot een verbetering van de afrijcapaciteit. Deze 'winst' zal met de invoering van PHS én de te verwachten verkeersgroei (die zal gaan optreden tussen nu en het moment van invoeren van PHS) echter meer dan volledig teniet worden gedaan. Indien een structureel verkeer-reducerend effect op de Beverwijkerstraatweg bereikt kan worden van 10-20% ten opzichte van de intensiteit in het jaar 2019 dan lijkt het mogelijk om een situatie te bereiken waarbij het verkeersaanbod (de intensiteit) in dezelfde orde van grootte ligt als beschikbare afrijcapaciteit. Dan blijft er alsnog een situatie over die als 'precair'/'niet robuust' bestempeld moet worden. Bij een kleine negatieve verandering van de situatie zal de maximale afrijcapaciteit van de overweg overschreden worden.

OVERALLCONCLUSIE

Het doel van de pilot was om in de praktijk te testen of twee ambities uit het raadsprogramma kunnen worden verwezenlijkt. Deze test is adequaat uitgevoerd ondanks een minder lange periode dan oorspronkelijk gepland en met een verkeerskundige aanpassing in de Verzetsheldenbuurt. Er zijn voldoende testresultaten verzameld en deze blijken waardevol genoeg om te kunnen gebruiken om vervolgkeuzes te maken.

Overall kan geconcludeerd worden dat de geteste maatregelen van de pilot door inwoners en ondernemers [in het maatregelengebied](#) niet zijn ervaren als een manier om de aantrekkelijkheid van de Dorpsstraat te vergroten, ondanks dat het autoverkeer in de straat is afgenomen en het aantal passanten licht is toegenomen. Het afgenomen autoverkeer in de Dorpsstaat heeft – samen met de maatregelen bij de overweg – wel geleid tot een iets veiligere overweg en Dorpsstraat. Ook kan worden geconcludeerd dat de voorkeursroute intensiever is gebruikt gedurende de pilot. Daar tegenover staat – net zoals op reguliere marktdagen – de objectieve en subjectieve (ongewenste) toename aan sluipverkeer door de Prinses Beatrixstraat en Verzetsheldenbuurt.

De berichtgeving over de pilot op sociale media was overwegend negatief. De focus lag op verkeersproblemen en -overlast, en de noodzaak om hier een structurele oplossing voor te vinden.

6.3 Slotoverweging

Het projectteam wil de nadruk leggen op de directe relaties tussen de uitkomsten van de pilot en de oplossingsrichtingen voor de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg, op de korte en lange termijn.

Een oplossing voor de kortere termijn ligt complex. Uit de Variantenstudie is namelijk gebleken dat enkel een **samenhangend** pakket aan maatregelen, bestaande uit maatregelen bij de overweg in combinatie met een autoluwe Dorpsstaat, op korte termijn de verkeersveiligheid en -doorstroming kan verbeteren. Het realiseren van een selectie van de maatregelen bewerkstelligt dit effect niet of in mindere mate. De in paragraaf 3.3.3 gerapporteerde bevindingen maken duidelijk dat de beschikbare afrijcapaciteit van de overweg Beverwijkerstraatweg, als 'precair'/'niet robuust' bestempeld moeten worden. De oplossing voor het *verbeteren van de veiligheid en -doorstroming*

op de overweg **op de korte termijn** (voor 2035) hangt daarmee direct samen met het al dan niet kiezen voor een samenhangend pakket aan maatregelen.

Daarnaast heeft de keuze voor een samenhangend pakket aan maatregelen een direct effect op de oplossingsrichtingen voor de overweg **op de lange termijn** (na 2035). Het samenhangende pakket aan maatregelen voor de korte termijn maakt namelijk tevens onderdeel uit van één van de oplossingsrichtingen voor de lange termijn, namelijk de zogeheten Fietzersbondvariant. Bestuurlijke uitspraken die worden gedaan over het al dan niet willen uitvoeren van (een deel van) de maatregelen van de pilot hebben daarmee een direct effect op de *haalbaarheid van de lange termijn Fietzersbondvariant*.

De pilot heeft bij diverse inwoners de wens voor een lange termijn oplossing nog meer aangewakkerd. Zo is geregeld een opmerking gemaakt over het structureel willen verminderen van het autogebruik in Castricum. Ook is de noodzaak voor een structurele lange termijn oplossing voor de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg vaker benoemd. Het vinden van deze oplossing ligt echter, zoals ook al in het eerste hoofdstuk is benoemd, zeer complex. Er bestaat géén structurele oplossing voor de onveilige verkeerssituatie op de spoorwegovergang zónder uitdagingen op het gebied van natuur, stedenbouw, financiën en een goede woon- en leefomgeving.

Indien (een deel van de) maatregelen van de pilot – na goedkeuring door de raad – geëffectueerd worden, wordt de procedure voor Verkeersbesluit(en) in gang gezet.

7 Bijlagen

Bijlage 1. Variant 3 – voor- en nadelen

Een overzicht van de maatregelen behorend tot de derde variant, de voorkeursvariant.

Bijlage 2. Interviews en enquête

Een rapportage van de resultaten van de interviews onder passanten in het pilotgebied, en de enquête onder inwoners en ondernemers in Castricum.

Bijlage 3. Passantentellingen

Een rapportage van de resultaten van de passantentellingen in het pilotgebied.

Bijlage 4. Analyse verkeerskundige gegevens

Een overzicht van de verkeerskundige gegevens (aantallen en rijsnelheden) en de daarop uitgevoerde analyse.

Bijlage 5. Inwoners en ondernemers over verkeersveiligheid

Een overzicht van de reacties van inwoners en ondernemers over de verkeersveiligheid in Castricum, inclusief een reactie van de gemeente op basis van feiten en cijfers.

Bijlage 6. Camera-onderzoek overweg Beverwijkerstraatweg

Een rapportage van Goudappel Coffeng van het Camera-onderzoek overweg Beverwijkerstraatweg oktober 2021 – bevindingen en conclusies.

Bijlage 7. Overzicht van communicatiemiddelen.

Een overzicht van de ingezette communicatiemiddelen, per doelgroep.

Bijlage 8. Consultatieronde

Een overzicht van alle ingebrachte reacties op de Evaluatie Pilot Dorpsstraat Autoluw.